SENADO DE BUENOS AIRES

DIARIO DE SESIONES

OCTAVA SESION ORDINARIA

Presidencia: Vicepresidente primero senador Juan Jose Amondarain

Secretarías:

- Administrativa: licenciado Julio AlbertoAcosta
- Legislativa: doctor Máximo Augusto Rodríguez

secretario ad-hoc: señor Waldo Esteban Mullen.

Senadores presentes:

Acuña, Edda Evangelina
Amalvy, Eduardo Luis
Amondarain, Juan José
Antedoménico, Andrés María
Arbio, Nora Luján
Arcuri, Antonio Ernesto
Arguissain, Adela Edith
Arpigiani, Olga María Beatriz
Bolinaga, Daniel Néstor
Cariglino, Roque Antonio
De Leo, Graciela Carlota
Díaz, Carlos Alberto
Eseverri, José María
Fernández, Alicia Beatriz
García, Patricio Antonio
Goicoechea, Osvaldo Jorge
Gómez, Hugo Ramón
Honores, Enrique Marcelo
Lebed, Haroldo Amado
Litza, Mónica Edith
Lozano, Manuel Marcelino
Maruco, Hebe Aurora
Migliaro, Victorio Carlos
Molina, José Manuel
Pérez, Guillermo Rolando
Pirozzolo, Jorge Luis
Porrúa, Jesús
Prunotto, Stella Maris
Rasquetti, Cristina Luján
Rodrigo, Diego Oscar
Rodríguez Erneta, Jorge Luis
Salzmann, Enrique Jaime
Salemme, Julio Alberto
Salve, Remo
San Pedro, Aldo Omar
Scarabino, Federico Carlos
Scarone, Jorge Omar
Segarra, Adela
Sivero, Alfredo
Strizzi, Elsa
Temporelli, Oscar Edgardo
Torres, Raúl Roberto
Urruti, Mariel Milagros
Vignali, Mario Gustavo

Senadores ausentes

Con licencia:

González Ceuninck, Darío José
Irigoin, Alfredo Gabriel

Con licencia extraordinaria:

Di Rocco, Eduardo Luis
Mosse, Carlos Alberto
Oporto, Mario Néstor
Auza, Néstor

Sr. SECRETARIO (Acosta).- Afirmativa por unanimidad.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobada. Se constituye el Cuerpo en comisión.

- Luego de unos instantes:

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Eseverri.

Sr. ESEVERRI.- Señor presidente: habiendo producido despacho el Honorable Cuerpo constituido en comisión, solicito se levante la conferencia y se pase a votación.

Sr. PRESIDENTE.- Si ningún otro señor senador hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por el señor senador Eseverri.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Acosta).- Afirmativa por unanimidad, en general y en particular.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobado. Se cierra la conferencia.

En consideración el despacho del Honorable Cuerpo constituido en comisión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Acosta).- Afirmativa por unanimidad, en general y en particular.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobado. Se comunicará a la Honorable Cámara de Diputados.

- 23 -
CODIGO DE TRANSITO

Sr. PRESIDENTE.- Corresponde considerar el asunto número 19.

Sr. SECRETARIO (Rodríguez).- Proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre creación de nuevo Código de Tránsito para la provincia de Buenos Aires.

Cuenta con moción de preferencia para ser tratado en la presente sesión, con despacho de la Comisión de Transporte, Puertos e Intereses Marítimos, con despacho de la misma. (A-45/06-07) (*Ver punto n° 48 del Apéndice.)*

Sr. PRESIDENTE.- En consideración en general.

Tiene la palabra el señor senador Honores.

Sr. HONORES.- Señor presidente: adelanto el voto negativo de la Unión Cívica Radical al proyecto en tratamiento, referente a la creación de un nuevo Código de Tránsito para la provincia de Buenos Aires.

En primer lugar, debemos señalar nuestra disidencia y discordancia con la metodología utilizada por el Poder Ejecutivo provincial, que hace exactamente seis meses a la fecha estableció por decreto esta norma, mediante la metodología propia del Poder Ejecutivo, aunque no ajustándose, de este modo, a la sanción legislativa que requiere cualquier norma de las características de una emergencia vial para la provincia de Buenos Aires.

Se utilizó entonces un procedimiento que se viene sucediendo en distintos ámbitos y en distintas materias que hacen al desenvolvimiento de la provincia de Buenos Aires, como es la invocación de la emergencia; en este caso, de la emergencia vial.

Sabemos que la emergencia se define como un accidente súbito que sobreviene a un individuo o a una sociedad; en este último caso, puede llegar a ponerse en peligro la estabilidad o la vida institucional del sistema.

La emergencia está emparentada con el estado de necesidad, el caso fortuito y la fuerza mayor. Puede ser fuente de derechos

y obligaciones, pero todos están previstos como tales en una norma jurídica, no pudiendo ser supralegal, y mucho menos inconstitucional.

Señor presidente: la prueba de todo esto está en que el decreto de emergencia vial sancionado en el mes de diciembre pasado no ha impedido ni evitado los gravísimos accidentes que se han producido a lo largo de todos estos meses en las distintas rutas y en las distintas autopistas de la provincia de Buenos Aires, de manera que la problemática vial no se soluciona con un decreto de emergencia del Poder Ejecutivo.

A priori, y en principio, señalamos la metodología errónea y equivocada, utilizada por el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires.

Pero, además, creo que todos apostamos - y queremos - a mejorar la calidad institucional de nuestra provincia. Queremos y bregamos por contar con órganos institucionales, de justicia, que representen y se aboquen a los principios generales de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires.

Queremos señalar nuestra oposición y discordancia con los artículos 111 y 140 del proyecto de ley que se somete a consideración.

El artículo 111 dispone: "*Las infracciones de tránsito cometidas en el ejido urbano, sea cual fuere la autoridad de comprobación, provincial o municipal, serán juzgadas por la Justicia de Faltas Municipal, de acuerdo al procedimiento y principios de actuación que determina el Código de Faltas Municipal, y sus modificatorias. Las infracciones de tránsito cometidas en rutas, caminos, autopistas o semiautopistas provinciales o nacionales en el territorio de la provincia, serán juzgadas por la Justicia de Infracciones de Tránsito provincial, de acuerdo a lo previsto por la presente ley*".

A su vez, el artículo 140 establece: "*Créase en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial, la Justicia de Infracciones de Tránsito Provincial, que tendrá competencia en el juzgamiento de infracciones a la presente ley , por faltas cometidas en rutas, caminos, autopistas o semiautopistas provinciales o nacionales en el territorio de la provincia. La reglamentación que al efecto se dicte, establecerá la cantidad de juzgados, jueces, y secretarías de cada uno, lugar de funcionamiento y jurisdicción territorial asignada, en función de la siniestralidad vial y el flujo vehicular*".

Es decir, que se da la competencia absoluta al Poder Ejecutivo provincial, mediante el dictado de esta ley, para la designación, selección y nombramiento de los jueces que correspondan, que tendrán por función el juzgamiento de las faltas en el ámbito de la provincia de Buenos Aires.

Es nuestra interpretación y nuestro criterio que dicha norma, que dicha disposición, violaría lo previsto por la Constitución de la Provincia de Buenos Aires. En ese sentido, en una de sus normas establece claramente el procedimiento para la selección de los magistrados.

El artículo 172 le da la competencia a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires para establecer juzgados de paz en todos los partidos de la Provincia que no sean cabecera de departamento judicial, pudiendo incrementar su número conforme al grado de litigiosidad, la extensión territorial y la población respectiva. Además, serán competentes de las materias que les fije la ley, en faltas provinciales, en causas de menor cuantía y vecinales.

Asimismo, establece que la Legislatura podrá crear, donde no existan juzgados de paz, otros órganos jurisdiccionales letrados para entender en cuestiones de menor cuantía, vecinales y faltas provinciales.

Creemos que la Legislatura de la provincia de Buenos Aires no puede renunciar a esta facultad constitucional en cuanto a la crea-

ción de los órganos jurisdiccionales, sobre todo cuando se trata de un tema tan grave pero sensible, que requiere del Estado respuestas contundentes, claras y transparentes, sobre todo porque hace al juzgamiento de las contravenciones cometidas por los automovilistas que últimamente en el país han producido nada más que 1.500 muertes y, en la provincia de Buenos Aires, a escasos seis meses del año, aproximadamente más de 300 muertes.

En consecuencia, me parece que esto significa un aporte a la seguridad jurídica, sobre todo para la sociedad bonaerense, a la credibilidad de la sociedad bonaerense, a la confianza que debe tener esta sociedad en quienes la juzgue, en la que las personas a las que están sometidas sus conductas y sus actos, o sea, los jueces que los juzguen, sean designados por el mecanismo que en el artículo 173 de la Constitución que establece que la designación de los mismos es a través del Consejo de la Magistratura, con concurso público, con exámenes, con entrevistas y con la intervención del Senado de la Provincia de Buenos Aires.

La calidad institucional de esta provincia merece también que, en este aspecto, se dé un paso hacia adelante y se permita cumplir con estas normas constitucionales que hacen efectivamente a la seguridad jurídica de la misma. Consecuentemente, puede ser un tema de debate, de discusión, pero creemos que esta es precisamente la norma aplicable y la disposición vigente.

Por tal motivo, dejamos señalada nuestra disidencia al proyecto en tratamiento.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Scarabino.

Sr. SCARABINO.- Señor presidente: me hubiera gustado, como voy a fundamentar el despacho de la minoría que obra en la mesa de la Presidencia, hablar después del tratamiento del despacho de la mayoría.

Sr. PRESIDENTE.- Si no tiene ningún inconveniente el señor senador Pérez, le concedo el uso de la palabra a él. Lo hice simplemente de acuerdo al orden en el que levantaron la mano.

Tiene la palabra el señor senador Pérez.

Sr. PEREZ.- Señor presidente: en la consideración del expediente A-45/06-07, hago uso de la palabra como presidente de la Comisión de Transporte, Puertos e Intereses Marítimos, en el despacho producido luego de largas y varias reuniones de trabajo.

En primer lugar, quiero agradecer el trabajo y la participación de los miembros y asesores de esta comisión, quienes, a lo largo de estos meses, nos acompañaron en el estudio, la comparación de normas y la elaboración de criterios de leyes.

Cabe aclarar que se recurrió al proyecto elaborado por el Co.Pro.Se.Vi (Consejo Provincial de Seguridad Vial) y se contó con el invalorable aporte de funcionarios del Poder Ejecutivo, a través de sus ministerios de Gobierno, Seguridad, Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, de miembros de la Asociación de Jueces y Secretarios de Faltas de la Provincia de Buenos Aires y de miembros de asociaciones civiles de familiares de víctimas de accidentes de tránsito, a quienes también agradecemos su participación.

Esta comisión contó como antecedentes del presente proyecto con las iniciativas legislativas plasmadas en los expedientes E-78/07-08, E-186/05-06, E-282/06-07, E-327/04-05, E-115/06-07, E-55/05-06, E-231/06-07, E-367/06-07, E-90/05-06, E-276/06-07, E-342/06-07, E-259/06-07, D-150/05-06, D-33/05-06, D-494/06-07 y D-174/06-07, pertenecientes a varios señores senadores de esta Cámara y a distintos señores diputados.

En el mes de enero, el señor Gobernador dictó el decreto 40/07, por el que se declara la emergencia vial en todo el ámbito de la Provincia, y se pone en vigencia todo un cuerpo normativo nuevo, que regula las disposiciones relativas al tránsito.

El contexto social y jurídico en el que se dictó el referido decreto era como consecuencia de un alarmante e insostenible aumento de muertes en accidentes de tránsito en todo el territorio provincial, no sólo en rutas y autopistas, sino también dentro de las ciudades.

En ese momento fue remitido el mensaje 1602 del Poder Ejecutivo, por el que se pone a consideración de está Honorable Cámara el proyecto de ley de un nuevo Código de Tránsito.

Cabe aclarar que esta Legislatura sancionó, en 1993, el Código de Tránsito, ley 11.430, vigente hasta enero de este año, y en 1995 entró en vigencia la Ley Nacional de Tránsito, número 24.449.

Entendemos que el proyecto de ley no se limita sólo a la prevención de siniestros, aún siendo de suma importancia para la protección de la vida e integridad física de nuestro pueblo, sino que también establece un eficiente sistema de traslado de personas, vehículos y cargas entre distintos puntos de nuestra jurisdicción territorial.

El nivel de eficiencia de este sistema va a depender directamente de sus condiciones de seguridad, del menor nivel de contaminación ambiental, del menor consumo de recursos no renovables y del menor insumo de costos y tiempos de traslado.

A criterio de esta comisión, y de lo que se desprende del proyecto remitido por el Poder Ejecutivo, la presente tiende a ser una clasificación jerarquizada, que marca los objetivos de la legislación en materia de tránsito.

El presente Código de Tránsito brinda a los distintos organismos del Estado el marco jurídico para asegurar el cumplimiento de las siguientes cuatro funciones esenciales, que hacen al tránsito como actividad cotidiana de la población, a saber: la educación, la prevención, el control y el juzgamiento.

Se busca dotar a las autoridades de aplicación de las facultades necesarias para el control y prevención de infracciones de tránsito. Es dable destacar que lo que se pretende es evitar que se cometan infracciones de tránsito con políticas, programas, campañas y sistemas de control preventivo, por lo que su objetivo es eminentemente preventivo. No obstante, una vez comprobada la infracción, su autor debe ser rápidamente identificado, sometido al procedimiento de faltas con todas las garantías constitucionales, juzgado, y en el caso de ser condenado, su sanción debe ser efectivamente cumplida, debiendo quedar registrado su antecedente.

No quiero realizar una descripción integral de todo este nuevo Código, pero sí me parece oportuno señalar aquellos temas que son nuevos, tanto para la ley provincial 11.430 como para la ley nacional 24.449.

En el ámbito de la provincia de Buenos Aires cabe unificar criterios de legislación, según lo establece la ley nacional 24.449, en materia de regulación de tránsito y pautas de prevención en la siniestralidad vial.

No obstante lo manifestado anteriormente y de acuerdo a lo expresado por la Asesoría General de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en su dictamen del expediente 21.100-758.282/07, de fecha 3 de noviembre de 2006, no es aconsejable una adhesión lisa y llana al texto nacional para evitar dejar vacíos normativos respecto de temas e intereses propios de la política vial de la Provincia y que no se encuentran regulados en la norma nacional, y porque deberían realizarse tantas reservas a una adhesión parcial que implicaría, de hecho, una superposición normativa.

Atento a lo sustentado, se propone la redacción de un nuevo Código de Tránsito

respetando la metodología legislativa de la ley 24.449 y sus modificatorias, haciendo referencia en cada título, capítulo y artículo de haberse respetado el texto o el espíritu establecido en la mencionada norma nacional.

Todo ello teniendo siempre presente que, como objetivo estratégico, se persigue la mejor protección de los intereses de la provincia y de su población.

Esta unidad metodológica permitirá el mejor conocimiento de la nueva ley por parte de la población, y a la vez facilitará su cumplimiento, control, prevención de siniestros y juzgamiento de los infractores a la misma.

Se instrumenta la incorporación de la provincia de Buenos Aires al Consejo Federal de Seguridad Vial, creado por ley 24.449.

Mediante la jerarquización del Registro Único de Infractores de Tránsito de la provincia de Buenos Aires, el RUIT, se propone un sistema unificado de información respecto de antecedentes de infractores de tránsito.

Así es que establece la obligación de los órganos de juzgamiento de anotar en el mismo las sanciones firmes, y a las autoridades expedidoras de licencias de conducir que antes de otorgar una licencia nueva o renovada, requiera del Registro Único de Infractores de Tránsito un informe acerca de los antecedentes del solicitante.

Con el fin de evitar accidentes de tránsito, se establece la necesidad de solicitar autorización para colocar publicidades o anuncios visibles desde vías rurales, rutas, autopistas o semiautopistas, para que su diseño, tamaño y ubicación no confundan ni distraigan al conductor, restringiendo su ubicación a una distancia de la zona de seguridad que será determinada por la autoridad de aplicación.

Respecto de lo antes expresado, es criterio de esta comisión que la restricción al dominio resulta legítima, ya que se encuentra enmarcada dentro de las facultades reglamentarias que posee el Estado provincial.

El fin que se busca es evitar muertes o lesiones en accidentes de tránsito provocadas por distracciones visuales de los conductores, derivadas de su atención a anuncios o publicidades establecidas en propiedades privadas. Por tal motivo, se reglamenta el ejercicio de un derecho con un fin social.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación sostiene que los derechos no son absolutos en su ejercicio, sino que se encuentran sometidos a las leyes que los reglamentan. Lo contrario implicaría un uso antisocial de las facultades constitucionales.

Se establece la necesidad de contar con chalecos reflectantes de luz ante situaciones adversas, contingencias del tránsito o detenciones imprevistas, que cada usuario debe colocarse al momento de descender del vehículo en las situaciones antes expresadas. Esta medida de seguridad tiende a evitar arrollamientos en las vías por conductores que no visualizaban a las personas en las calzadas o banquinas.

Atento a la información estadística de siniestralidad, se determinó que la edad de los conductores involucrados, en un importante porcentaje, son jóvenes, por lo que se establece que la licencia de los solicitantes menores de 21 años tendrá una validez anual, y que en todos los casos la misma puede caducar por la retractación de la autorización expresada por sus padres o representantes legales.

También se establece que para conducir en las vías públicas del ámbito de la provincia de Buenos Aires no se permitirá ningún grado de concentración de alcohol en sangre. Con esta medida, y el debido control posterior, se persigue prevenir accidentes derivados de la disminución de las capacidades conductivas que las bebidas alcohólicas provocan en distintos grados en las diferentes personas. Similares normas se encuentran vigentes en distintos países euro-

peos y su aplicación provocó singular disminución de los índices de siniestralidad.

En el tránsito, más aún con velocidades máximas permitidas, ante una contingencia, el tiempo de reacción y el modo de hacerlo implica distancia de frenado o criterio de la maniobra, y esta es la diferencia entre un siniestro grave, una detención sin consecuencias o una maniobra evasiva. Se encuentra científicamente demostrado que el alcohol, aún en una mínima concentración, retarda en segundos esas reacciones.

Este año se realizaron estudios y pruebas en el Centro de Experimentación y Seguridad Vial –CESVI- y sus resultados fueron publicados en su revista mensual. Se realizaron pruebas científicas, y se arribó a la conclusión que concentraciones de alcohol en sangre muy inferiores a los 0,50 gramos por litro disminuían notablemente las capacidades conductivas; por todo ello se recomienda fijar el límite legal de alcoholemia a cero.

Con el mismo criterio preventivo, se establece una disminución de las velocidades máximas permitidas en rutas, autovías, autopistas y semiautopistas. Esta norma tiende también a evitar accidentes que podrían evitarse al disminuir la distancia de frenado entre los vehículos. La diferencia de tiempo insumido entre la velocidad máxima permitida anteriormente y la aquí propuesta, resultaría insignificante comparada con la gran cantidad de siniestros que se evitarían.

Se crean los Juzgados de Faltas provinciales y se les asignan competencias para el procedimientos de faltas respecto de las infracciones de tránsito cometidas en rutas, caminos, autopistas, autovías, o semiautopistas provinciales o nacionales en el territorio de la provincia de Buenos Aires.

Tanto la autoridad de aplicación como las autoridades de comprobación y las autoridades de juzgamiento, con todos los recursos humanos, técnicos y económicos para realizar los controles de tránsito, recaerán en la provincia, ya que ella cuenta con mayor capacidad económica y financiera, asegurando así no sólo un mayor control de prevención de siniestros, sino una mayor efectividad de juzgamiento, sanción y cumplimiento de la misma.

A los efectos mencionados con anterioridad, el Poder Ejecutivo deberá remitir a esta Honorable Legislatura el respectivo mensaje que contenga el proyecto de ley orgánica de la Justicia de Faltas de la provincia de Buenos Aires, en el que conste, entre otros temas, los sistemas de designación y remoción de los jueces de faltas provinciales, su sistema de remuneraciones, así como la garantía de independencia, etcétera.

Es opinión de esta comisión que la oportunidad de considerar estas cuestiones es al momento del tratamiento parlamentario del mencionado proyecto de ley orgánica de la justicia de faltas de la provincia de Buenos Aires y no en estas actuaciones, en las que se estudia el nuevo Código de Tránsito.

Uno de los inconvenientes más importantes que se presentaron a lo largo de la vigencia de la ley 11.430 fue la identificación del domicilio de los infractores y su presentación para ejercer su derecho en el procedimiento de faltas, por lo que un gran porcentaje de las actas de infracción derivaban en sumarios por ante los juzgados de faltas, que terminaban con la declaración de oficio de la prescripción de la acción. Por ello se creó en este proyecto de ley la figura de la declaración de rebeldía, la que una vez dictada, debe inscribirse en el Registro Único de Infractores de Tránsito, y esta anotación bloquea la posibilidad de obtener una nueva licencia de conducir o su renovación, hasta tanto se presente el rebelde en el procedimiento de faltas y el juez respectivo ordene su liberación por ante el referido registro.

Asimismo, se establece un nuevo sistema de distribución de los recursos obtenidos por el cobro de multas entre la provincia y los municipios, que se fijan entre un 25 y un 100 por ciento, y aún se prevé la posibilidad de suscribir convenios entre la provincia y las municipalidades para incrementar los porcentajes asignados a los mismos fijados en esta ley.

El proyecto también contempla la posibilidad que entre la provincia y los municipios se firmen convenios por los que se deleguen facultades de contralor y juzgamiento, se incrementen los porcentajes a percibir por las municipalidades, como decía, y también se pueda incrementar entre un 15 y un 35 por ciento el fondo afectado para poder cubrir el costo de la comisión bancaria por el cobro de multas.

En el capítulo de las sanciones, se incluye la obligación de concurrir a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública y las tareas comunitarias, que podrán aplicarse en concurrencia con las enumeradas en los incisos anteriores de dicho artículo.

Señor presidente: el tránsito tiene cuatro elementos que se interrelacionan: el conductor, el vehículo, la vía pública y la autoridad. Una alteración en cualquiera de ellos provoca muertes, lesiones y congestiones. Estos cuatro elementos fueron profundamente estudiados y regulados con los criterios más modernos, por lo que en este nuevo Código de Tránsito se busca mejorar las condiciones de seguridad, disminuir la contaminación, optimizar el consumo de recursos no renovables y disminuir el consumo de costos y tiempos de traslado.

Como ya sostuve, el tránsito no es sólo bajar los índices de siniestralidad, que siguen siendo de gran importancia, sino buscar un sistema eficiente de traslado de personas y bienes en las distintas rutas y calles de nuestra provincia. Esto es lo que tratamos de regular con este nuevo proyecto de ley.

Por todo lo expuesto, solicito la aprobación del proyecto en tratamiento, con las modificaciones sugeridas en el dictamen de la Comisión de Transporte, Puerto e Intereses Marítimos.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Scarabino.

Sr. SCARABINO.- Señor presidente: quiero fundamentar el despacho en minoría que obra en la mesa de la Presidencia y que fuera suscripto por los integrantes del bloque justicialista.

En primer lugar, quiero señalar que comparto parte de las apreciaciones jurídicas que ha hecho el señor senador Honores, fundamentalmente en lo que se refiere al decreto de necesidad y urgencia emitido por el señor gobernador, que como es bien sabido es de dudosa aceptación en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, y aún teniendo la mirada más omnicomprensiva y más favorable a la aceptación de este tipo de herramientas legales que no están contempladas en nuestra Constitución, a diferencia de lo que ha sucedido con la Constitución nacional, quiero decir que aún teniendo una mirada amplia no existe ninguna de las razones objetivas que, al decir de la doctrina y de la jurisprudencia nacional, dan andamiento a la figura de decreto de necesidad y urgencia.

Hecha esta salvedad y para que no quede ninguna duda de la posición de nuestro bloque con respecto a este tema, entrando ya al análisis específico del proyecto de ley motivo del debate, queremos señalar que en principio nos separa del despacho mayoritario una concepción clara sobre la visión del problema del tránsito.

Entendemos, desde nuestra bancada, que no sólo por técnica legislativa, sino también

por un problema de necesidad de actualizar y unificar la legislación en este tema, en este problema tan serio, que no es sólo de la provincia de Buenos Aires sino también es un problema nacional, que adherir a la ley nacional haría a una mejor técnica legislativa. En esto nos separamos de entrada del bloque mayoritario.

Creemos que una razón, en la actualidad, es que la mayoría de las provincias del país han adherido a la Ley Nacional de Tránsito, y que si bien es cierto que en el proyecto de la mayoría existen muchas normas transcriptas del código nacional, eso no es adherir al mismo, porque la realidad es que si el día de mañana existe una modificación a nivel nacional obviamente habría que hacer también una modificación a nivel local. Por eso digo que en ese primer criterio nuestro despacho plantea adherir a la ley nacional.

Sí vamos a compartir que hay tres zonas de reserva de la provincia de Buenos Aires, y en eso compartimos algunos de los temas que contempla el proyecto en tratamiento, de los cuales la Provincia puede tener, o tiene que tener, alguna visión distinta para los temas específicos en el área de la provincia de Buenos Aires.

Con respecto a algunos supuestos específicos, queremos señalar cuáles son algunas de las diferencias entre el proyecto de la mayoría y el proyecto del despacho que está elaborado por nuestro bloque, que obra en la mesa de la Presidencia.

En referencia al ámbito de aplicación, el proyecto de la mayoría establece que la ley se aplicará en vía de circulación provincial y municipal, en tanto en nuestro despacho sería aplicable en todas las vías de circulación en toda la provincia.

En cuanto a las autoridades de comprobación, el proyecto del Ejecutivo prevé la policía de seguridad vial, la policía de seguridad, el Ministerio de Gobierno, Vialidad y el municipio. En este proyecto de nuestra bancada se autoriza al Ejecutivo a tener una autoridad de aplicación, es decir, autoriza al Poder Ejecutivo a designar una autoridad de aplicación. También están comprendidos en el proyecto que hemos elaborado los municipios, a los cuales se posibilita a formar cuerpos interjurisdiccionales transitorios o permanentes, de igual manera a las autoridades nacionales, como Gendarmería Nacional.

Con respecto a las autoridades de juzgamiento, el proyecto de la mayoría crea juzgados administrativos provinciales y mantiene la vigencia en los juzgados municipales de faltas. Nosotros mantenemos el juzgamiento solamente por intermedio de los juzgados municipales de faltas. No somos partidarios de creer que porque se creen más órganos va a mejorar la situación de juzgamiento.

Creemos que los juzgados municipales de faltas, en líneas generales, cumplen con el cometido y tienen la capacitación y el conocimiento en la materia, y también creemos que crear juzgados provinciales como establece el proyecto -más allá de las consideraciones de tipo legal que ha hecho mención el señor senador Honores- implica un avasallamiento de lo que creemos que tiene que ser el pilar de cualquier gestión de gobierno, que justamente es la defensa de la autonomía municipal.

Con respecto al procedimiento aplicable, el despacho de la mayoría crea un procedimiento nuevo respecto a los principios de la ley nacional. En nuestro despacho nos regimos por los principios de procedimiento de la ley nacional, y aplicamos supletoriamente la ley 11.430.

Con respecto al producido de las multas, también aquí nosotros nos separamos del proyecto de la mayoría. En el proyecto del Poder Ejecutivo el producido se reparte entre la provincia y los municipios según dónde se haya producido la infracción y quien la

constate y juzgue. En nuestro proyecto tenemos similar criterio, aunque con mayor porcentaje para los municipios, ya que en nuestra concepción sólo éstos realizan el juzgamiento de las infracciones.

Compartimos el mismo criterio del proyecto de mayoría con respecto al Registro Único de Infracciones de Tránsito, que debe seguir manteniendo la provincia de Buenos Aires.

Con respecto al control impositivo de vehículos con deudas impositivas que superen determinados parámetros económicos, en nuestro proyecto no se regula específicamente esta situación, aunque continuaría la aplicación del Código Fiscal modificado en 2005.

Con respecto a la licencia de conducir, el proyecto de la mayoría establece una escala de vigencia de acuerdo con la edad del solicitante a partir de los sesenta y cinco años de edad, mientras el proyecto de minoría deja librado a la reglamentación la vigencia de las licencias después de los sesenta y cinco años de edad.

El proyecto del Poder Ejecutivo, en cuanto a registros profesionales, dispone que no pueden otorgarse después de los sesenta y cinco años, tanto el primero como las renovaciones, mientras que en nuestro proyecto se establece que los registros no pueden otorgarse por primera vez después de los sesenta y cinco años, en concordancia con la legislación nacional.

En cuanto a las velocidades de circulación, tenemos varias diferencias. El proyecto del Ejecutivo establece velocidades menores a las de la ley nacional, mientras nuestra propuesta mantiene uniformidad con la ley nacional, teniendo en cuenta con esto las razones de proximidad que hacen imposible, por cuestiones interjurisdiccionales permanentes de tránsito entre el ámbito provincial y el nacional, tener normas diferentes en cuanto a los límites de velocidad. Ello no nos parece lo más adecuado para unificar criterios para los conductores de vehículos.

Finalmente, existen algunas situaciones específicas contempladas en el proyecto de la mayoría que no contempla nuestro proyecto y, por lo tanto, se rige por la ley nacional. El proyecto del Poder Ejecutivo prohibe específicamente las competencias entre vehículos, contempla la situación de los vehículos "delivery", y establece la responsabilidad solidaria entre el infractor y el comercio comitente.

A la vez, establece normas especiales para determinar el pesaje en vehículos de transporte de cargas, normas específicas para circulación de vehículos de tracción a sangre, tránsito y transporte de animales y afines, y también establece la utilización de chalecos reflectantes para todos los ocupantes del vehículo que deben utilizarse en caso de emergencia, además de la utilización de ciclo vías.

Reafirmo que estas últimas normas también nos muestran que va a existir diversidad de situaciones normativas, lo cual va a generar mayor confusión en los conductores, por lo que no van a servir para mejorar los problemas de tránsito que tenemos en el ámbito de la provincia de Buenos Aires y del país.

Por estas razones vamos a votar negativamente el despacho de la mayoría y sostenemos el despacho de la minoría, que obra en la mesa de la Presidencia.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Honores.

Sr. HONORES.- Señor presidente: quiero hacer una aclaración, porque el señor senador preopinante del bloque del Frente para la Victoria hizo mención a que en este momento se debatía el nuevo Código de Tránsito y que, seguramente, con posterioridad, el Poder Ejecutivo remitiría a este ámbito la discusión de la creación de los juzgados administrativos

de faltas en forma de organización del procedimiento para la selección de los jueces.

El proyecto -si no ha sido modificado- delega, faculta y atribuye al Ejecutivo esa facultad. La norma es concreta. Es decir, el Poder Ejecutivo no tiene por qué remitirse a la Legislatura de la provincia de Buenos Aires, de acuerdo con la norma, para organizar la justicia de faltas, porque esta disposición le está atribuyendo esa facultad.

En consecuencia, nos parecía necesario debatirlo en esta oportunidad y en sentido fue que hicimos nuestras consideraciones.

Para reafirmar el fundamento y la posición de este bloque queremos decir que los jueces de paz de cada distrito son designados mediante el mecanismo constitucional que establece el artículo 173; es decir, el del trámite a través del Consejo de la Magistratura, la selección, el examen, etcétera.

Digamos también que los jueces de paz letrados designados mediante el mecanismo constitucional hoy juzgan los estados de ebriedad de los ciudadanos, los que se disfrazan en carnaval o las faltas que se cometen en estadios de fútbol; es decir, faltas menores. Los jueces administrativos de faltas de tránsito van a juzgar contravenciones o faltas muchísimo más graves, de cuyo juzgamiento a veces surgen sanciones muchísimo más importantes, como para prevenir la siniestralidad a la que se refería el señor senador preopinante.

Me parece entonces que son mucho más importantes las funciones que, desde el punto de vista de la falta, tendrán a su cargo los jueces que tienen por función el juzgamiento de las faltas correspondientes al Código de Tránsito.

Sr. PRESIDENTE.- Si ningún otro señor senador hace uso de la palabra, habiéndose expresado los señores senadores fundamentando el proyecto por la mayoría, por la minoría y por el bloque de la Unión Cívica Radical, se va a votar el proyecto en general, según el despacho de la mayoría.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Acosta).- Afirmativa por mayoría, en general y en particular.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobado. Se comunicará a la Honorable Cámara de Diputados.

- 24 -

GESTION INTEGRAL DE P.C.B.

Sr. PRESIDENTE.- Corresponde considerar el asunto número 20.

Sr. SECRETARIO (Rodríguez).- Proyecto de ley estableciendo pautas para la gestión integral de P.C.B. y los equipos que lo contengan en el marco de lo normado por el artículo 28 de la Constitución de la provincia de Buenos Aires y el artículo 41 de la Constitución nacional.

Cuenta con moción de preferencia para ser tratado en la presente sesión con despacho de la Comisión de Ecología, Medio Ambiente y Desarrollo Humano y tiene despacho de la misma (A-1/07-08) *(Ver punto nº 49 del Apéndice.)*

Sr. PRESIDENTE.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el proyecto en general, de acuerdo al despacho de la Comisión de Ecología, Medio Ambiente y Desarrollo Humano.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Acosta).- Afirmativa por unanimidad, en general y en particular.